



ISSN (Online): 2413-3965

ГЛОБАЛЬНІ ТА НАЦІОНАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ

Електронне наукове видання



ВИПУСК

6/2015

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
МИКОЛАЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ В.О. СУХОМЛИНСЬКОГО

ГЛОБАЛЬНІ ТА НАЦІОНАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ

Електронне наукове видання
Випуск 6

Миколаїв
2015

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:

Головний редактор:

Стройко Тетяна Володимирівна, доктор економічних наук, професор (завідувач кафедри міжнародної економіки Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського).

Заступник головного редактора:

Іртищева Інна Олександрівна, доктор економічних наук, професор (професор кафедри міжнародної економіки Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського).

Відповідальний секретар:

Данік Наталя Вадимівна, кандидат економічних наук, доцент (доцент кафедри фінансів Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського).

Члени редакційної колегії:

Бородіна Олена Михайлівна, Ph.D, професор економіки (професор, "Банковні інститут висока школа а.с.", м. Прага, Чехія).

Бузько Ірина Романівна, доктор економічних наук, професор (завідувач кафедри міжнародної економіки, проректор з науково-педагогічної роботи Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля).

Булатова Олена Валеріївна, доктор економічних наук, професор (завідувач кафедри міжнародної економіки, проректор з наукової роботи Маріупольського державного університету).

Дейнеко Людмила Вікторівна, доктор економічних наук, професор (завідувач відділу промислової політики Інституту економіки та прогнозування Національної академії наук України).

Кіщак Іван Теодорович, доктор економічних наук, професор (декан факультету економіки Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського).

Клисинські Януш, доктор економічних наук, професор (професор кафедри спортивного маркетингу Техніко-Гуманітарної академії м. Бельсько-Бяла, Польща).

Мартинюк Володимир Петрович, доктор економічних наук, професор (завідувач кафедри фінансово-економічної безпеки Тернопільського національного економічного університету).

Ніколаєнко Наталя Олександрівна, доктор політичних наук, доцент (завідувач кафедри політології Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського).

Стукало Наталя Вадимівна, доктор економічних наук, професор (завідувач кафедри міжнародної економіки Дніпропетровського національного університету імені Олеся Гончара).

Сухоруков Аркадій Ісмаїлович, доктор економічних наук, Заслужений економіст України, професор (Радник при дирекції Національного інституту стратегічних досліджень при Президентові України).

Хвесик Михайло Артемович, академік НААН, доктор економічних наук, заслужений діяч науки і техніки України, професор (директор Інституту економіки природокористування та сталого розвитку Національної академії наук України).

Фрадкін Аківа, Ph.D, професор економіки (виконавчий віце-президент, Університет «Йорк», США).

Шапошиников Костянтин Сергійович, доктор економічних наук, професор (декан факультету економіки та менеджменту Херсонського державного університету).

Шиян Дмитро Вікторович, доктор економічних наук, професор (професор кафедри економіки підприємства та менеджменту Харківського національного економічного університету імені Семена Кузнеця).

Видання входить до «Переліку електронних фахових видань, в яких можуть публікуватися результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора і кандидата наук» на підставі Наказу МОН України від 29 грудня 2014 року № 1528 (Додаток № 11)

**Рекомендовано до поширення в мережі інтернет Вченою радою
Миколаївського національного університету імені В.О. Сухомлинського
(Протокол № 1 від 08.09.2015 р.)**

УДК 338.47:332.146.2

Жовтяк Г.А.

кандидат економічних наук,
доцент кафедри економіки підприємств міського господарства
Харківського національного університету міського господарства
імені О.М. Бекетова

НАПРЯМИ ПОКРАЩЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

DIRECTIONS IMPROVE VEHICLE FOR SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT OF REGIONS OF UKRAINE

АНОТАЦІЯ

У статті обґрунтовано комплекс регуляторних пріоритетів розвитку транспортної інфраструктури в забезпеченні соціально-економічного розвитку регіонів України, які мають враховувати: створення сучасних транспортних систем; завдання транспортної галузі на середню і довгострокову перспективу, а також шляхи їх вирішення в частині розвитку та вдосконалення транспортної системи в цілому і пасажирської транспортної системи зокрема; напрямки підвищення енергетичної безпеки і зниження викидів в атмосферу від транспорту; цільові завдання розвитку вантажного транспорту в регіоні.

Ключові слова: енергоефективність, регіон, регуляторні пріоритети, соціально-економічний розвиток, транспортні витрати.

АННОТАЦИЯ

В статье обоснован комплекс регуляторных приоритетов развития транспортной инфраструктуры в обеспечении социально-экономического развития регионов Украины, которые должны учитывать: создание современных транспортных систем; задачи транспортной отрасли на среднюю и долгосрочную перспективу, а также пути их решения в части развития и совершенствования транспортной системы в целом и пассажирской транспортной системы в частности; направления повышения энергетической безопасности и снижения выбросов в атмосферу от транспорта; целевые задачи развития грузового транспорта в регионе.

Ключевые слова: энергоэффективность, регион, регуляторные приоритеты, социально-экономическое развитие, транспортные расходы.

ANNOTATION

In the article the complex regulatory priorities of transport infrastructure to ensure socio-economic development of Ukraine, which should take into account: the creation of modern transport systems; transport sector job in the middle and long term, and solutions in the development and improvement of the transport system as a whole and passenger transport system in particular; directions to improve energy security and reduce emissions from transport; targets the development of freight transport in the region.

Keywords: energy efficiency, region, regulatory priorities, socio-economic development, transportation costs.

Постановка проблеми. Ключова роль в еволюції світової економіки і розширенні міжнародного співробітництва, розбудові транспортної інфраструктури відводиться інтеграційним процесам. Інтернаціоналізація господарських зв'язків піднімає роль і значення комунікацій, що, в свою чергу, призводить до вдосконалення транспорту в цілому. Для України, яка є частиною Європейського континенту, найважливішим завданням є створення цілісної та збалансованої системи транспортних комунікацій,

орієнтованої на взаємовигідне співробітництво держав.

Транспортні проблеми можуть стати гальмом світового розвитку, перешкодою інтернаціоналізації світогосподарських зв'язків, тому транспорт розглядають не тільки як галузь, що забезпечує перевезення вантажів і людей, а насамперед як міжгалузеву і міжрегіональну систему, що перетворює умови життєдіяльності та господарювання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Безпосередньо проблематику регулювання розвитку ринкової інфраструктури регіону та окремі питання транспортного забезпечення вивчали О.В. Васильєв [1], Л.Г. Чернюк [2], С.Б. Шліхтер [3] та ін.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. У рамках проведення державної політики повинен бути вибраний шлях на формування ефективної транспортної системи, з одного боку, як основного елементу інфраструктури сьогодення і майбутнього зростання економіки, з іншого боку, як чинника міжнародних інтеграційних зв'язків країни.

Мета статті полягає у розробленні положень щодо регулювання соціально-економічного розвитку регіонів в частині обґрунтування регіональних пріоритетів розвитку транспортної інфраструктури.

Виклад основного матеріалу дослідження. Економічний простір України, хоча й істотно неоднорідний, має стати загальним завдяки єдиним інфраструктурним системам, що забезпечують вільне переміщення людей, товарів, капіталів і послуг.

Першочерговим завданням має стати створення сучасних транспортних систем, відповідних досягнутим рівням і змінам у структурі європейського господарства. Транспортна система має стати більш технологічною, для чого слід інтенсивніше застосовувати досягнення логістики та інноваційних технологій, приділяючи при цьому підвищену увагу різним аспектам безпеки на транспорті та охороні навколишнього середовища. Загалом політика країни повинна бути спрямована головним чином на вдосконалення об'єктів інфраструктури, що забезпечують об'єднання регіонів,

окремих територій в області міжрегіональних перевезень. Велика увага при розробці транспортної політики повинна приділятися формуванню інформаційного забезпечення транспортних потоків.

Автором були сформульовані наступні завдання розвитку транспортного комплексу регіонів України на середню і довгострокову перспективу, а також шляхи їх вирішення в частині розвитку та вдосконалення транспортної системи в цілому і пасажирської транспортної системи зокрема.

Важливим завданням є підвищення якості транспортного обслуговування населення та забезпечення транспортної доступності всіх регіонів країни. Необхідно передбачити розробку мінімальних соціальних стандартів для всіх верств населення щодо доступності послуг транспорту.

Другим завданням є розвиток виробництва сучасних транспортних засобів і нових видів транспорту. Однією з основних проблем громадського транспорту є сильна зношеність і недостатні темпи оновлення рухомого складу. Очевидно, що для розробки і виробництва якісних автомобілів потрібен імпорт технологій та поетапна локалізація передових розробок. Необхідно залучити кращих закордонних виробників для відкриття в регіонах країни сучасних підприємств та пунктів сервісного обслуговування техніки.

Третє завдання – створення сучасної транспортної інфраструктури. Важливим є ще на етапі проектування та будівництва транспортних споруд розробити систему стимулювання до впровадження прогресивних, економічно ефективних рішень. Ключовими завданнями інновацій в транспортному будівництві повинні стати підвищення довговічності транспортних споруд.

Четверте завдання – застосування нових технологій в управлінні транспортним комплексом. Сюди включається створення інтелектуальних транспортних систем, перехід до сучасних інформаційних технологій управління та впровадження електронних послуг на транспорті, що надасть значний економічний ефект, дозволить скоротити втрати часу і послужить стимулом для розвитку соціальної сфери. Для активізації наукових досліджень і комерційного виробництва нових транспортних засобів і технологій будівництва необхідно створення мережі науково-освітніх центрів в регіонах, що дозволить сформулювати сучасне бачення розвитку транспорту та інфраструктури.

П'яте завдання – стимулювання попиту на послуги громадського транспорту у населення. До методів стимулювання попиту можна віднести наступні: стимулювання попиту пропозицією; підвищення якісних характеристик обслуговування; цінові методи стимулювання; підвищення привабливості за рахунок зручності використання; рекламні та пропагандистські акції; надання супутніх послуг і т. п.

Сумарний ефект від реалізації перерахованих вище заходів і напрямків буде стимулювати багато суміжних секторів господарства; призведе до зниження енергоспоживання і зростання продуктивності праці, а головне – результатом розвитку стане поліпшення умов та якості життя населення країни.

Транспортний сектор є найбільшим в економіці споживачем енергії. У структурі енергоспоживання транспорту в Україні максимальна питома вага припадає на автомобільний транспорт (більше 65%) [4]. Основні причини швидкого зростання – збільшення споживання рідкого палива на особистому автомобільному транспорті. У структурі пасажирообороту транспорту різко зросла частка особистих автомобілів, що призвело до істотного зниження енергетичної ефективності пасажирських перевезень.

На сучасному етапі розвитку людства проблемами екології є глобальними загальнолюдськими проблемами [5, с. 44]. Забруднення навколишнього середовища транспортом, зокрема автомобільним, є однією з найбільш важливих і актуальних проблем сучасного суспільства [6, с. 25]. Внаслідок забруднення середовища проживання шкідливими речовинами відпрацьованих газів двигунів внутрішнього згоряння зоною екологічного лиха для населення стають цілі регіони, особливо великі міста. Проблема подальшого зниження шкідливих викидів двигунів все більше загострюється з огляду на постійне збільшення парку експлуатованих автотранспортних засобів, ущільнення автотранспортних потоків, недосконалість самих заходів із зниження утворення шкідливих речовин у процесі експлуатації [7, с. 21].

Цільові програми можуть сприяти розвитку ефективних систем перевезень та інших рішень, які заохочують перехід з автомобіля на громадський транспорт. Особливу увагу слід приділяти плануванню та будівництву таких систем, оскільки на практиці заходи, що стимулюють зміну видів транспорту, не завжди настільки ефективні по частині економії палива або запобіганню викидів CO_2 . Недавнє дослідження ОЕСР підкреслює, що політика, що заохочує перехід з одного виду транспорту на інший, не може слугувати основою ефективною програми зниження викидів CO_2 в секторі транспорту, оскільки подібні заходи забезпечують набагато менше зниження, ніж заходи, спрямовані на підвищення ефективності спалювання палива [8].

Автор пропонує наступні напрямки підвищення енергетичної безпеки і зниження викидів в атмосферу від транспорту і відповідальність за ці напрямки держави, автомобільної промисловості, транспортних організацій, постачальників палива (рис. 1).

Держава виступає як основна зацікавлена сторона в питанні зменшення впливу транспорту на глобальне потепління шляхом зниження викидів двоокису вуглецю, представляючи інтереси суспільства в цілому та окремих

громадян, у той час як кожен окремий громадянин хотів би жити в хорошій атмосфері, але не завжди готовий за це платити.

Держава будує свою політику щодо енергетичної та екологічної безпеки, виходячи як із своїх внутрішніх інтересів, так і з міжнародних зобов'язань. Політичні заходи, такі як встановлення стандартів щодо викиду CO_2 , паливних стандартів, стандартів шин тощо можуть стимулювати економію палива. Більш висока інформованість, податкова політика та фінансові стимули можуть сприяти зміні поведінки споживачів.

Уряд може сприяти зміні поведінкових стереотипів, може ініціювати зрушення суспільних цінностей шляхом підвищення рівня знань людей про те, що зростаюча кількість особистих автомобілів або збільшення забруднення повітря завдає шкоди їх здоров'ю і якості життя або залученням місцевої громадськості та груп за інтересами в процес змін поведінки. У компетенцію урядів входить встановлення стандартів на викид CO_2 або на паливну економічність.

Безумовною прерогативою держави є стимулювання впровадження в експлуатацію автомобілів з поліпшеною паливною економічністю. Заміна наявного парку старих автомобілів новими, з кращою паливною економічністю і меншими викидами CO_2 також може бути стимульована урядами. Можуть бути введені податкові пільги для більш ефективних з точки зору витрат палива автомобілів, а також автомобілів з меншим рівнем викидів CO_2 . Навпаки, податки на утримання автомобілів з віком

більше 10 років повинні збільшуватися кожні кілька років. Уряду треба розробити способи заохочення формування енергоефективних звичок, запропонувавши звільняти покупців малолітражок і автомобілів з гібридним двигуном не тільки від сплати транспортного податку, а й надаючи їм право безкоштовних парковок.

У компетенцію держави входить також впорядкування транспортних потоків, що включає зниження напруженості дорожнього руху та підвищення середньої швидкості транспортного потоку. Стосовно до міського транспорту це означає пріоритетний, випереджальний розвиток громадського транспорту, так як у розрахунку на одного пасажирів витрати енергії при пересуванні автобусом, тролейбусом, трамваем або метро в кілька разів менше, ніж при пересуванні легковим автомобілем. Якщо ж в автомобілі їде один водій, а не чотири людини, то енергоефективність автомобіля знижується в чотири рази.

Державна політика енергоефективності та екологічної безпеки повинна включати застосування тарифної політики, стимулюючої користування громадським транспортом та енергоефективним приміським і міжміським транспортом, а також забезпечити збільшення числа рухомого складу і частоти руху громадського транспорту, збільшення числа маршрутів, підвищення комфортності, збільшення швидкості (наприклад, виділення окремих смуг для руху громадського транспорту). Безумовно, заходи щодо упорядкування потоків будуть різними для різних періодів часу. Першочер-



Рис. 1. Напрями оптимізації екологічної шкоди та використання енергоресурсів у транспортній галузі
Розроблено автором

говим заходом є будівництво мережі доріг та реконструкція міських транспортних систем для забезпечення руху без ускладнень, тим більше «пробок». У перспективі для регіонів з розвинутою дорожньою мережею актуальним є використання нових технологій, пов'язаних із застосуванням інтелектуальних транспортних систем.

Одним з основних шляхів забезпечення сучасної політики енергетичної та екологічної безпеки в країні має стати надання людям більше можливостей пересуватися на велосипеді та пішки, тобто створення спеціалізованої інфраструктури включає будівництво велодоріжок; встановлення спеціальних дорожніх знаків і світлофорів; забезпечення спеціально відведених місць для перевезення велосипедів у громадському транспорті; створення пішохідних зон. Також держава може керувати забудовою, передбачаючи створення так званих міст, районів з низьким рівнем забруднення атмосфери, використовуючи всі відомі йому заходи для організації транспортного потоку на ранній стадії проектування.

Транспортна промисловість. Виробник безпосередньо не зацікавлений у зниженні викидів в атмосферу, оскільки такі заходи досить затратні. Але він змушений підкоритися вимогам держави, адже при цьому здобуває деякі конкурентні переваги на ринку.

Головне завдання автовиробників – підвищити ефективність використовуваного палива, у тому числі шляхом забезпечення відповідності легкових і комерційних автомобілів, що випускаються ними, стандартам з викидів CO₂ або паливної економічності, в перспективі – розробки транспортних засобів наступних поколінь, які мають знижені або «нульові» викиди CO₂.

Користувачі. Від користувача залежить оновлення парку сучасними економічними транспортними засобами та більш ефективне використання транспортного засобу, в тому числі за рахунок застосування прийомів економічного водіння. Реальні витрати палива залежать від багатьох експлуатаційних факторів і, як правило, істотно відрізняються від сертифікованого показника.

Важливим моментом, особливо для перевізників вантажів, є вибір маршруту з урахуванням його протяжності і умов (магістраль або місцева дорога, якість покриття та ін.), доцільність комбінування способу перевезення: безпосередньо автотранспортом або з використанням інших видів транспорту і т. п. Це положення, окрім зниження викидів в атмосферу, допомагає компаніям-вантажоперевізникам знизити собівартість перевезень.

Постачальники палива. Вони повинні не лише контролювати якість традиційних вуглеводневих палив, диверсифікувати їх асортимент, розширювати пропозицію нових видів, включаючи природний газ, біопаливо, але і в

довгостроковій перспективі постачальників палива слід розглядати більш широко – як постачальників енергії, включаючи електричну, тим більше що для цього буде потрібна корінна реконструкція інфраструктури.

Питання енергозбереження в транспортному секторі у світлі щорічного зростання енергоспоживання, ступеня негативного впливу на навколишнє середовище і кількості викидів шкідливих речовин набувають все більшої актуальності. Враховуючи обсяги і різноманітність видів транспорту, впровадження заходів з підвищення енергоефективності в даному секторі дозволить економити значні обсяги енергії.

Зазначені проблеми енергетичної та екологічної безпеки повинні вирішуватися тільки спільними зусиллями промисловості, уряду, транспортних організацій і користувачів, а також постачальників палива.

Проблема зниження викидів в атмосферу від транспорту і підвищення паливної економічності в рамках підвищення енергоефективності транспорту є пріоритетною для регіонів України, беручи до уваги необхідність раціонального використання природних ресурсів.

Уряду слід прийняти національну програму в області зниження викидів в атмосферу і поліпшення паливної енергоефективності транспортних засобів для орієнтування промисловості, транспортного комплексу, регіональних і місцевих властей, які відповідають за розвиток доріг і придорожньої інфраструктури в рамках політики екологічної та енергоефективної безпеки країни.

Транспорт є системоутворюючою галуззю, яка забезпечує не тільки переміщення вантажів і перевезення пасажирів, але поряд з цим служить каталізатором для промислового зростання, створюючи попит на високотехнологічну продукцію різних сфер господарства. Обсяг транспортних послуг багато в чому залежить від стану економіки країни, однак і сам транспорт часто стимулює підвищення рівня активності економіки.

Транспорт є матеріальним носієм зв'язків між районами, галузями, підприємствами. Транспортний чинник впливає на розміщення виробництва, без його обліку не можна досягти раціонального розміщення продуктивних сил. Раціоналізація перевезень впливає на ефективність виробництва як окремих великих, середніх і малих підприємств, так і регіону та країни в цілому.

Головною метою при розвитку вантажних перевезень, як найважливішої підсистеми транспортної системи, є зниження транспортних витрат з одночасним зниженням транспортних тарифів, оскільки висока транспортна складова є гальмом у розвитку багатьох галузей і виробництв, що передбачає створення конкурентного середовища та оптимального співвідношення прямого державного регулювання і ринкових методів господарювання в галузі.

Стійке функціонування економіки будь-якого суб'єкта країни найбезпосереднішим чином пов'язано з раціональним розвитком в ньому залізничного, автомобільного, трубопровідного, повітряного, морського та річкового транспорту. У рамках проведеного дослідження передбачається позначити наступні стратегічні завдання розвитку вантажних перевезень (рис. 2).

Стратегічними цілями функціонування і розвитку сектора перевезень вантажів автомобільним транспортом в транспортному комплексі країни є задоволення потреб торговельного, промислового, сільськогосподарського та переробного комплексів економіки регіонів країни, потреб суміжних галузей економіки, а також забезпечення економічного зростання в Україні і підвищення рівня життя населення. Завдання розвитку цього сектора економіки, його інфраструктури безпосередньо пов'язані з довго-

строковими соціальними, економічними та геополітичними пріоритетами в рамках власних інтересів регіонів та інтересів України в цілому.

Для зниження питомих транспортних витрат необхідно здійснити заходи щодо впровадження сучасних перевізних, управлінських та інформаційних технологій і модернізації рухомого складу, що здійснює перевезення вантажів. Застосування на транспорті сучасних логістичних технологій, комплексний розвиток контейнерних перевезень, перевезень вантажів із застосуванням контейнерів, транспортних пакетів значно підвищать швидкість обробки і транспортування вантажів різної номенклатури, скоротять рівень складських запасів, а також підвищать ефективність використання оборотних коштів.

Однією з головних умов підвищення ефективності та конкурентоспроможності транспортної



Рис. 2. Цілові завдання розвитку вантажного транспорту в Україні

Розроблено автором

системи є заміна рухомого складу і підвищення технічного рівня відповідного обладнання.

У секторі залізничних вантажних перевезень ефективне функціонування залізничного транспорту відіграє виняткову роль у створенні умов для модернізації, переходу на інноваційний шлях розвитку і стійкого зростання національної економіки, сприяє створенню умов для забезпечення лідерства України у світовій економічній системі.

Від стану та якості роботи залізничного транспорту залежить створення умов для вирівнювання соціально-економічного розвитку регіонів. Провідне положення залізниць визначається їх можливістю здійснювати цілорічний регулярний рух, перевозити основну частину потоків масових вантажів і забезпечувати мобільність трудових ресурсів.

Основними цілями розвитку вантажних залізничних перевезень повинні стати формування умов для сталого соціально-економічного розвитку регіонів України, зростання мобільності населення та оптимізація руху товару, зміцнення національної економіки, зниження сукупних транспортних витрат економіки, підвищення конкурентоспроможності галузі за рахунок випереджаючого та інноваційного розвитку залізничного транспорту, гармонійно узгодженого з розвитком інших галузей економіки, видів транспорту і регіонів країни.

У секторі морських і річкових вантажних перевезень розвиток інфраструктури морського і внутрішнього водного транспорту дозволить створити нові робочі місця, поліпшити умови праці, підвищити конкурентоспроможність, забезпечити безпеку судноплавства. Завдяки цьому проявляється мультиплікативний ефект: крім забезпечення необхідних обсягів експорту збільшиться кількість замовлень для українських підприємств, що спричинить створення додаткових робочих місць у суміжних галузях. До того ж розвиток потужностей морського і річкового транспорту сприяє підвищенню незалежності транспортного забезпечення зовнішньої торгівлі від послуг іноземних портів.

Особливу увагу слід звернути на інтеграцію галузі в міжнародну транспортну систему. Необхідним є розвиток транспортних коридорів, що передбачає впровадження єдиної узгодженої технології роботи портів, залізничного, автодорожнього та внутрішнього водного транспорту.

Першорядне значення має кадрове забезпечення морської та річкової діяльності. У зв'язку з цим необхідним є створення умов для збереження та залучення кваліфікованих кадрів у плавсклад і сферу управління цими видами діяльності, збереження і створення структури освіти зі спеціалізацією на всі види морської і річкової діяльності, забезпечення державної підтримки у розвитку матеріально-технічної бази освітніх установ морського і річкового профілів.

Стосовно розвитку авіаційних вантажних перевезень, авіаперевезення – галузь світового транспорту, що динамічно розвивається. Збереження стратегічних інноваційних пріоритетів розвитку економіки України обумовлює стабільність довгострокових цілей розвитку авіаційного транспорту. Вантажні перевезення мають значний потенціал зростання за рахунок розширення участі українських авіакомпаній у світовому ринку перевезень транзитних та унікальних вантажів. Зростанню попиту на вантажні авіаперевезення також сприятиме перехід національної економіки на інноваційний шлях розвитку.

Потреба авіакомпаній в постачаннях сучасних літаків об'єктивна. Основу реєстрового складу українського парку досі становлять застарілі літаки попередніх поколінь, які втратили конкурентоспроможність у сучасних умовах, а літаки західного виробництва, що поставляються їм на заміну, фактично забезпечують приблизно вдвічі менші витрати палива на одиницю виконаної транспортної роботи.

Розробка та впровадження регіональних транспортно-логістичних центрів є одним з ефективних шляхів економічного і соціального розвитку як окремих регіонів, так і держави в цілому.

Висновки. Таким чином, у роботі було обґрунтовано комплекс регуляторних пріоритетів розвитку транспортної інфраструктури у забезпеченні соціально-економічного розвитку регіонів України, які мають враховувати: створення сучасних транспортних систем, які відповідали б досягнутим рівням і змінам у структурі європейського господарства; завдання транспортної галузі на середньо- і довгострокову перспективу, а також шляхи їх вирішення в частині розвитку та вдосконалення транспортної системи в цілому і пасажирської транспортної системи зокрема; напрямки підвищення енергетичної безпеки і зниження викидів в атмосферу від транспорту і відповідальність за ці напрямки держави, автомобільної промисловості, транспортних організацій, постачальників палива; цільові завдання розвитку вантажного транспорту в регіоні.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Васильєв О.В. Методологія і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України : [монографія] / О.В. Васильєв. – Харків : ХНАМГ, 2007. – 341 с.
2. Чернюк Л.Г. Транспорт і регіональні системи продуктивних сил України : [монографія] / [Л.Г. Чернюк, Т.В. Пєпа, О.М. Ярош] ; за ред. Л.Г. Чернюк. – К. : Науковий світ, 2003. – 182 с.
3. Шлихтер С.Б. География мировой транспортной системы. Взаимодействие транспорта и территориальных систем хозяйства / С. Б. Шлихтер. – М., 1995. – 158 с.
4. Енергетичний баланс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2012/energ/en_bal/arh_2012.htm.

5. Сарбаев В.И. Теоретические основы обеспечения экологической безопасности автомобильного транспорта / В.И. Сарбаев. – М. : Изд-во МГИУ, 2003. – 144 с.
6. Базаров Б.И. Экологическая безопасность транспортных средств / Б.И. Сарбаев. – Ташкент : ТАДИ, 2004. – 104 с.
7. Денисов В.Н. Проблемы экологизации автомобильного транспорта : [учеб. пособ.] / В.Н. Денисов, В.А. Роголев. – СПб. : МАНЭБ, 2005. – 312 с.
8. Official Site. The Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) [Electronic resource]. – Regime of access : <http://www.oecd.org/>.

Гоблик В.В. МЕХАНІЗМИ СТАНОВЛЕННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ЗВ'ЯЗКІВ У ТРАНСКОРДОННИХ РЕГІОНАХ В УМОВАХ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ.....	530
Жовтяк Г.А. НАПРЯМИ ПОКРАЩЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ.....	536
Іванова Н.В. МЕТОДОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ ПЕРЕДУМОВ МОДЕРНІЗАЦІЇ ВИРОБНИЧОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ.....	543
Кондра О.Р. НАРОЩУВАННЯ ВИРОБНИЧОГО ПОТЕНЦІАЛУ СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ У КОНТЕКСТІ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНОГО ПРОДОВОЛЬЧОГО РИНКУ.....	550
Левковська Л.В., Сундук А.М., Добрянська Т.І. ПІДХОДИ ДО УПРАВЛІННЯ РЕГІОНАЛЬНИМ ВОДОГОСПОДАРСЬКИМ КОМПЛЕКСОМ УКРАЇНИ У ВИМІРАХ СТАЛОСТІ.....	556
Ліба Н.С. НАУКОВІ ПІДХОДИ ДО ПОНЯТТЯ РЕГІОНАЛЬНОЇ ПРОМИСЛОВОЇ ПОЛІТИКИ.....	561
Нездоймінов С.Г. КРУЇЗНИЙ РИНОК УКРАЇНИ В УМОВАХ МІЖНАРОДНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ РЕГІОНІВ.....	565
Орел В.М. ПОНЯТТЯ СУТНОСТІ ТА ФУНКЦІЙ УПРАВЛІННЯ В ПІДВИЩЕННІ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИРОБНИЦТВА ПРОДУКЦІЇ.....	571
Свида І.В. ЗАВДАННЯ РЕГІОНАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ: ВИЗНАЧЕННЯ ПРІОРИТЕТІВ, ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ.....	574
Турло Н.П. РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ПОДІЛЬСЬКОГО РЕГІОНУ ТА ЙОГО ВПЛИВ НА РОЗВИТОК ТУРИСТИЧНОЇ СФЕРИ.....	579
СЕКЦІЯ 6	
ЕКОНОМІКА ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ ТА ОХОРОНИ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА	
Вишневська О.М., Дюміна С.С. ЕКОЛОГООРІЄНТОВАНИЙ ПІДХІД У ГАРАНТУВАННІ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ РЕГІОНУ.....	584
Кошель А.О. МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ОЦІНКИ ТА ОПОДАТКУВАННЯ ЗЕМЕЛЬ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО ПРИЗНАЧЕННЯ.....	588
Мареха І.С. ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНИЙ ЗМІСТ КУЛЬТУРИ ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ.....	591
Німко С.І. ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ВИКОРИСТАННЯ ПІДЗЕМНИХ ВОД: СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПРОБЛЕМИ.....	595
Орленко Я.Ю. ГЛОБАЛЬНІ ЕКОЛОГІЧНІ ПРОБЛЕМИ У КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНИХ ДОГОВОРІВ ІЗ ЗАХИСТУ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА.....	598
Самошкіна І.Д. ОСНОВНІ ТЕНДЕНЦІЇ ПОКРАЩЕННЯ ЯКОСТІ ПРИРОДНИХ РЕСУРСІВ В АГРАРНОМУ СЕКТОРІ.....	602
Співак Я.О., Степанова І.О. СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО ПРОБЛЕМИ ЕНЕРГОЗБЕРЕЖЕННЯ В УКРАЇНІ.....	607
Стасюк В.М., Стасюк В.В. КОМУНАЛЬНЕ ВОДОПОСТАЧАННЯ: АНАЛІЗ ЕНЕРГОСПОЖИВАННЯ ТА КОМПЛЕКС ЗАХОДІВ ІЗ ЕНЕРГОЗБЕРЕЖЕННЯ.....	611
Бардась А.В., Тимошенко О.О. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ЕКОНОМІЧНОГО ОБҐРУНТУВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ЗАПАСІВ РУДНОЇ СИРОВИНИ В РОДОВИЩІ.....	615
Шкарупа О.В. СТРАТЕГІЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ЕКОЛОГІЧНОЇ МОДЕРНІЗАЦІЇ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНУ.....	620

Електронне наукове видання

ГЛОБАЛЬНІ ТА НАЦІОНАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ЕКОНОМІКИ

Випуск 6

Коректура • *О.А. Скрипченко*

Комп'ютерна верстка • *Н.М. Ковальчук*

Відповідальність за достовірність фактів, цитат, власних імен, географічних назв, назв підприємств, організацій, установ та іншої інформації несуть автори статей. Висловлені у цих статтях думки можуть не збігатися з точкою зору редакційної колегії і не покладають на неї ніяких зобов'язань.

ЗАСНОВНИК:

Миколаївський національний університет імені В.О. Сухомлинського
Адреса редакції журналу: вул. Нікольська, 24, м. Миколаїв, Україна, 54030
Відповідальний секретар: Данік Наталя Вадимівна
E-mail: наука@global-national.in.ua
Телефон: +38 (095) 458-19-85